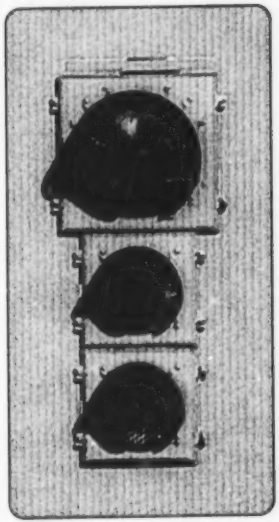
Vers les routes les plus sûres au monde

CCATM • CCMTA

CONSEIL CANADIEN DES ADMINISTRATEURS EN TRANSPORT MOTORISÉ
CANADIAN COUNCIL OF MOTOR TRANSPORT ADMINISTRATORS

VISION SÉCURITÉ ROUTIÈRE

2010



Transports Canada Transport Canada

Canada

L'adoption de la Vision sécurité routière 2010 par le Conseil canadien des administrateurs en transport motorisé (CCATM) et l'approbation officielle des nouveaux objectifs de sécurité routière par tous les ministres chargés du transport et de la sécurité routière, à l'automne 2000, a doté le milieu canadien de la sécurité routière de points de repères permettant d'élaborer de nouvelles stratégies et de mesurer les interventions.

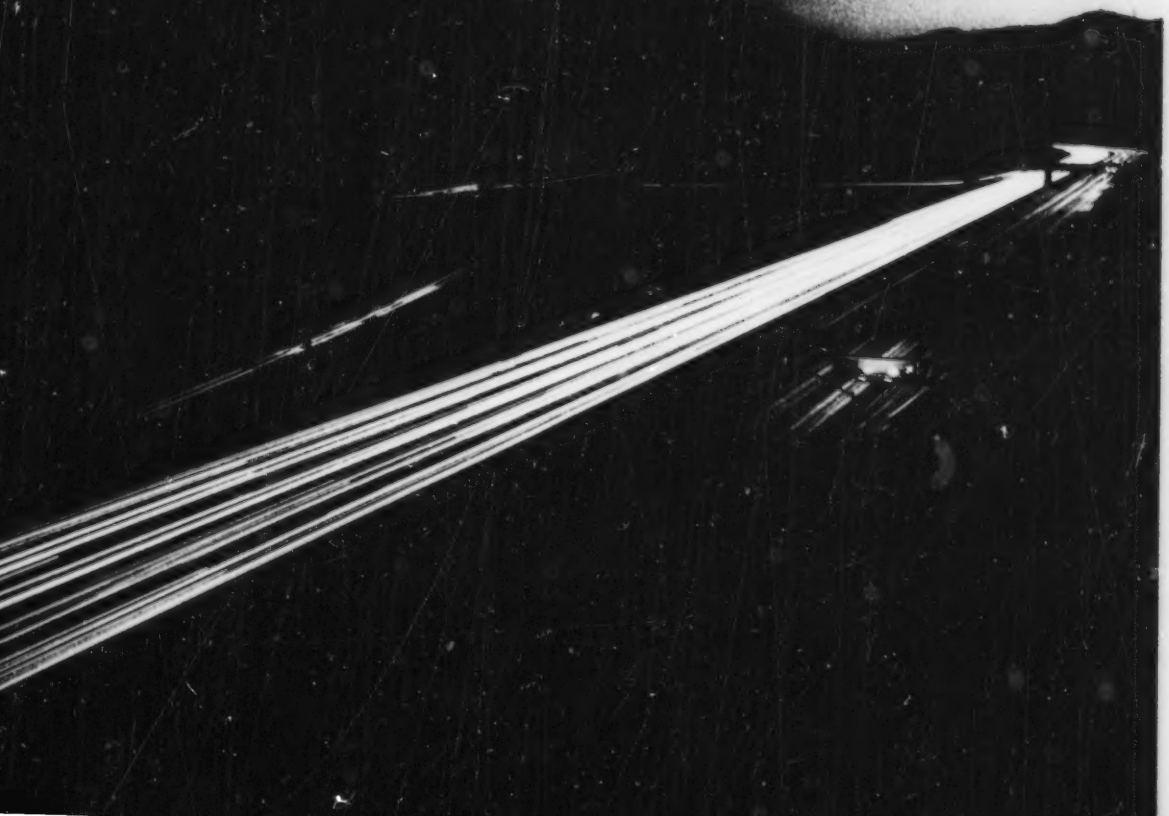
Dans les précédents rapports sur la Vision sécurité routière, on a présenté le programme, on a résumé les mesures qui ont été appliquées avec succès au Canada et dans d'autres grands pays et on a évalué le succès du programme jusqu'ici. Dans le présent rapport, on expose les stratégies envisagées ou mises en oeuvre récemment et qui visent à atteindre ou à dépasser les cibles intrinsèques de la Vision sécurité routière 2010.

La Vision sécurité routière 2010 du Canada est une initiative d'envergure nationale ayant pour objet de doter le Canada des routes les plus sûres au monde. La Vision sécurité routière 2010 est un plan amélioré qui remplace le plan initial du Canada en matière de sécurité routière, la Vision sécurité routière 2001, qui avait été lancé en 1996.

Le nouveau plan continue de bénéficier de l'appui de tous les pouvoirs publics, de même que des intervenants clés des secteurs public et privé. Il regroupe, lui aussi, une large gamme d'initiatives mettant l'accent sur les usagers de la route, les réseaux routiers et les véhicules automobiles. Les buts stratégiques de la Vision sécurité routière 2010 sont les suivants :

- **sensibiliser le public aux questions relatives à la sécurité routière ;**
- **améliorer la communication, la coopération et la collaboration entre les différents organismes voués à la sécurité routière ;**
- **renforcer les mesures d'application ;**
- **améliorer la collecte de données et la qualité de l'information sur la sécurité routière.**

Le CCATM est une organisation à but non lucratif qui regroupe des représentants des administrations provinciales, territoriales, et fédérale du Canada. Par des consultations collectives, le CCATM prend des décisions d'ordre administratif et opérationnel concernant les permis de conduire, l'immatriculation des véhicules et le contrôle des transports automobiles, ainsi que la sécurité routière.



102-06563/

TOUR D'HORIZON

LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE AU CANADA : UNE DÉMARCHE DE COLLABORATION

Au Canada, les gouvernements fédéral, provinciaux, territoriaux et municipaux se partagent la responsabilité de la sécurité routière. Le gouvernement fédéral est responsable des normes de sécurité pour les véhicules neufs (*Loi sur la sécurité des véhicules automobiles*) et de la qualification en matière de sécurité des véhicules commerciaux faisant du transport interprovincial (*Loi de 1987 sur les transports routiers*). Les provinces, les territoires et les municipalités se chargent de l'entretien et de l'aménagement des routes, de la conduite des véhicules commerciaux, des certificats d'immatriculation et des permis de conduire ; ils s'occupent aussi de l'élaboration et de la mise en œuvre d'initiatives de sécurité locales. Des organismes clés non gouvernementaux jouent aussi un rôle important dans l'élaboration et la mise en œuvre de programmes de sécurité routière. Collectivement, les intervenants canadiens en matière de sécurité routière ont réalisé des progrès considérables pour rendre les routes canadiennes les plus sûres au monde.

LE DÉFI DU CANADA

Au Canada, les véhicules automobiles sont une réalité incontournable. Avec 900 000 kilomètres de routes, avec près de 18 millions de véhicules immatriculés et avec plus de 20 millions de détenteurs de permis de conduire, les Canadiens comptent parmi les humains les plus mobiles. Les véhicules motorisés leur permettent de surmonter le défi fondamental du pays : la combinaison de vastes étendues et d'un climat rigoureux. Cependant, cette mobilité ne va pas sans conséquences. Plus de 2 900 usagers de la route ont perdu la vie et 227 000 autres ont été blessés dans des collisions en 2000.

Pour les individus comme pour la société, ce prix est énorme. Le transport routier impose aux Canadiens, collectivement, un coût social d'au moins dix milliards de dollars par an (environ 1 pour cent du PNB).

Les collisions mortelles ont atteint un sommet pendant les années soixante-dix. Depuis, la population du Canada a augmenté de 40 pour cent et le nombre de véhicules a grimpé de 80 pour cent. Malgré cette mobilité accrue, on a réussi à diminuer le nombre de collisions mortelles de plus de la moitié. Cette amélioration impressionnante s'explique par une combinaison de facteurs. Il s'agit notamment des interventions visant à convaincre les automobilistes et leurs passagers de porter la ceinture de sécurité et de s'abstenir de conduire après avoir bu, du resserrement des normes de sécurité des véhicules, du perfectionnement de la conception des routes, de l'amélioration des services médicaux d'urgence et du renforcement de la surveillance policière.

Les mesures de sécurité routière adoptées depuis 30 ans ont contribué à une diminution régulière des décès.

TOUR D'HORIZON

LES PROGRÈS RÉALISÉS DEPUIS L'ADOPTION DE LA VISION SÉCURITÉ ROUTIÈRE

La circulation routière est devenue considérablement plus sûre grâce aux initiatives adoptées pour réaliser les quatre objectifs stratégiques de la Vision.

Parmi les initiatives qui ont contribué à sensibiliser le public aux questions relatives à la sécurité routière, mentionnons :

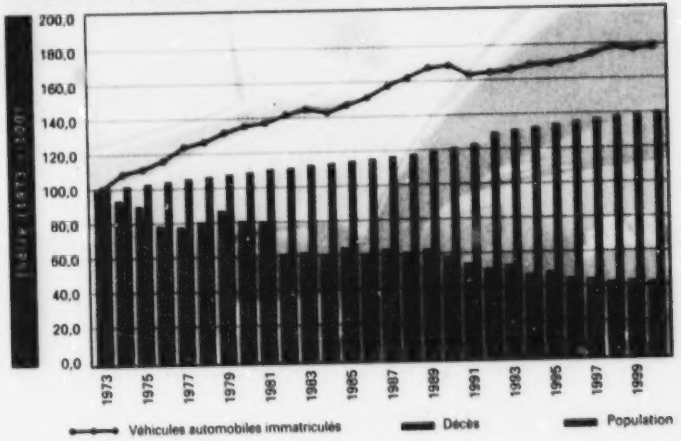
- les mesures prises par l'Association canadienne des chefs de police pour renseigner les automobilistes et leurs passagers au sujet de l'usage des dispositifs de protection et au sujet des risques que l'on court en conduisant avec les facultés affaiblies par l'alcool ou la drogue et pour les prévenir contre les comportements dangereux ;
- et les efforts déployés par la Coalition canadienne pour la sécurité des enfants à bord des véhicules en vue de promouvoir le bon usage des dispositifs de retenue pour enfant.

De nombreuses mesures récentes se sont traduites par des améliorations dans la communication, la coopération et la collaboration entre les organismes de sécurité routière :

- le partenariat conclu entre les services policiers et les organismes fédéraux et provinciaux pour réaliser une enquête sur la consommation nocturne d'alcool dans les régions rurales de l'Alberta ;
- les efforts des milieux du génie routier pour rédiger et publier des manuels établissant des lignes de conduite nationales, comme les protocoles normalisés relatifs à l'installation de ralentisseurs sonores et à la réalisation d'études de sécurité des routes ;
- et, enfin, les efforts conjoints du secteur du camionnage, du secteur des autobus et des autocars et des organismes publics provinciaux et fédéraux pour élaborer un système national de classement des transporteurs commerciaux en fonction de la sécurité.

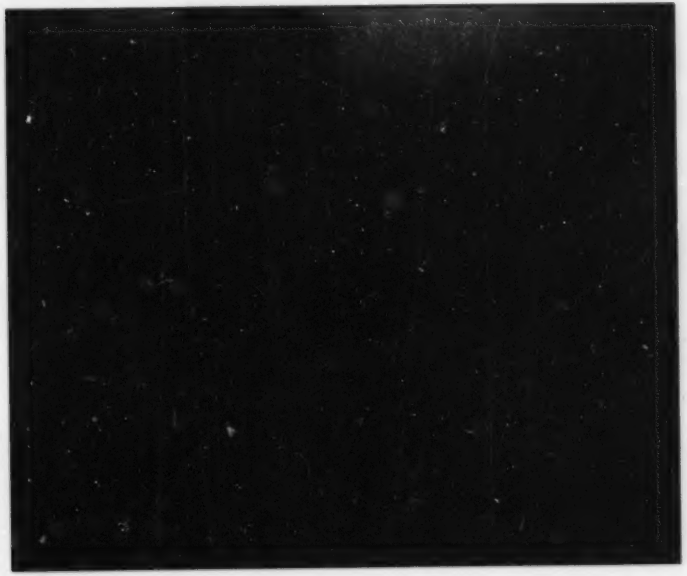
L'intégration récente de la Vision sécurité routière 2010 dans les plans d'activités de la Gendarmerie royale du Canada et de corps de police provinciaux

Malgré une population plus nombreuse et plus motorisée, le nombre de décès attribuables à la route continue de baisser



et municipaux faciliteront la mise en oeuvre de moyens visant à renforcer les mesures d'application. En recentrant les efforts d'intervention sur les principales cibles fixées dans la Vision sécurité routière 2010, les services de police pourront tirer le maximum de leurs ressources et de leurs efforts de mise en application.

La publication récente de données détaillées sur le kilométrage des véhicules, tirées d'une enquête nationale sur l'usage des véhicules, a permis aux chercheurs en sécurité routière de quantifier catégoriquement des problèmes de sécurité routière dont on soupçonnait depuis longtemps l'existence.

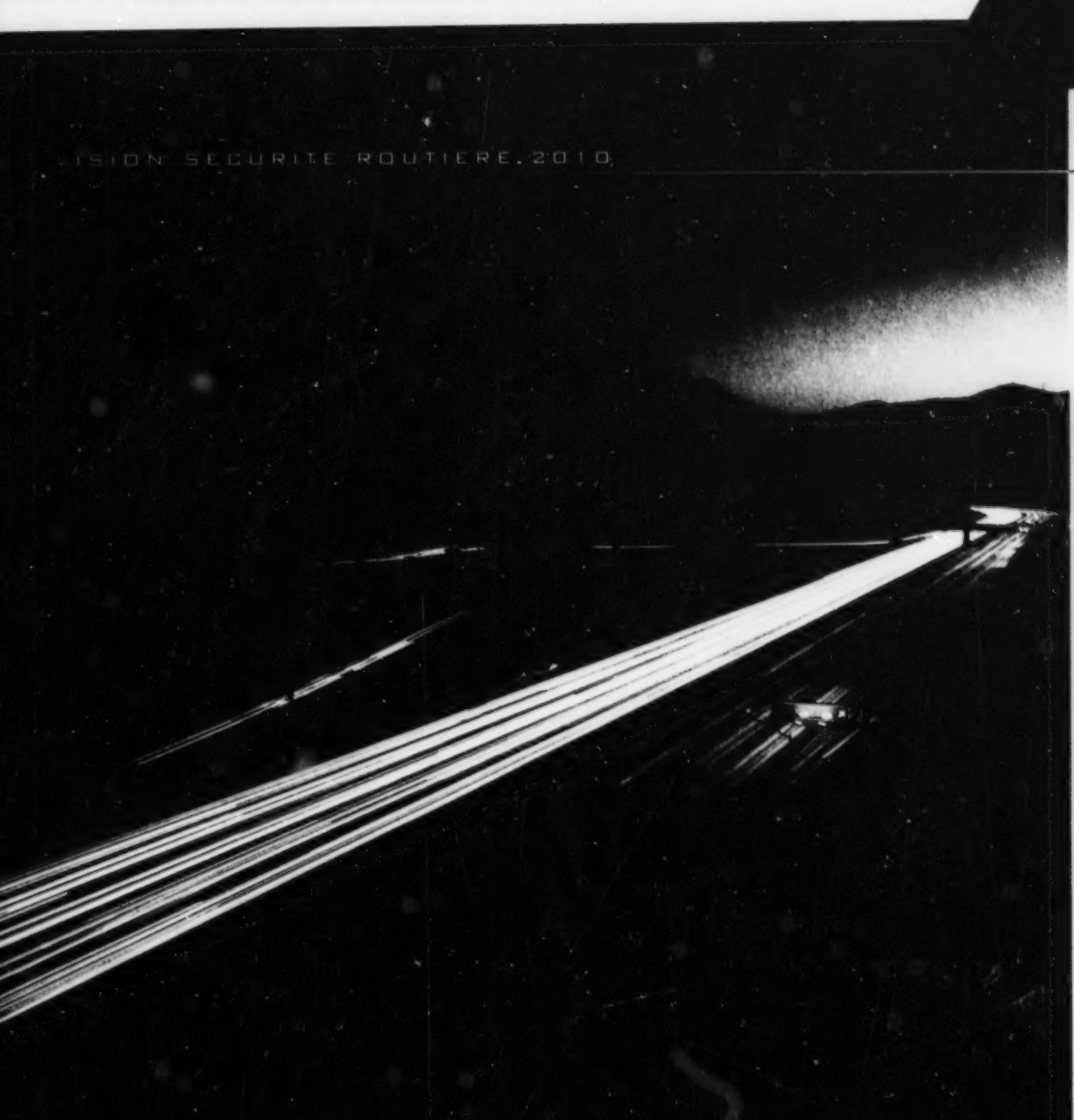


La mise à l'essai d'un tout nouveau système informatisé de collecte de données à distance qui automatise la déclaration des collisions et les fonctions administratives connexes, appelé système d'applications technologiques en sécurité routière (STARS), est un exemple de système de gestion de l'information qui pourrait améliorer la collecte de données et la qualité de l'information sur la sécurité routière dans l'ensemble du pays, s'il est adopté dans tout le territoire.

Conjointement, les interventions prises en matière de sécurité routière à l'appui des priorités stratégiques de la Vision ont donné des résultats. Depuis 1996, année où l'on a adopté la Vision, le nombre de collisions mortelles a diminué de six pour cent et le nombre de blessés graves a chuté de 15 pour cent, malgré une augmentation soutenue dans la population d'usagers de la route. Le niveau de sécurité des routes canadiennes, mesuré en fonction du nombre de décès par véhicule immatriculé, s'est accru de dix pour cent. Le taux d'utilisation de la ceinture de sécurité par les Canadiens, qui est l'un des plus élevé au monde, a progressé légèrement pour atteindre 90 pour cent, alors que la proportion de décès dus à l'alcool a diminué de 20 pour cent par rapport à la période de référence 1990-1995.

Les décès ont diminué de 6 % et les blessures graves, de 15 % depuis 1996;

TOUR D'HORIZON



LE CANADA ET LE MONDE

Mesures relatives	GB	S	FIN	NL	CDN	USA	AUS	N	CH	D	J
Vision sécurité routière		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
Objectifs nationaux	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓
Conduite en état d'ébriété	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Protection des occupants	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓
Ralentissement du trafic	✓	✓	✓	✓					✓		
Usagers vulnérables	✓	✓	✓	✓		✓	✓		✓	✓	✓
Excès de vitesse	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓			
Programmes locaux	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓				
Initiatives d'infrastructure	✓	✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓
Systèmes de transport intelligents		✓		✓	✓	✓	✓			✓	✓
Conception des véhicules	✓	✓			✓	✓	✓			✓	✓
Recherche ciblée	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Autres modes de transport	✓		✓	✓		✓	✓		✓		
Mise en application	✓		✓	✓	✓		✓	✓	✓	✓	✓
Qualifications des conducteurs	✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Éducation publique	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

GB = Grande-Bretagne ; S = Suède ; FIN = Finlande ; NL = Pays-Bas ; CDN = Canada ; USA = États-Unis ; AUS = Australie ; N = Norvège ; CH = Suisse ; D = Allemagne ; J = Japon

COMPARAISONS INTERNATIONALES

Pourquoi certains pays se classent-ils systématiquement en tête ou près de la tête du classement dans toutes les statistiques utilisées pour faire des comparaisons internationales dans le domaine de la sécurité routière ? Il est clair que de nombreux facteurs influent à divers degrés sur la sécurité des routes d'un pays, qu'il s'agisse de l'étendue, de la densité démographique, des conditions économiques, de l'infrastructure routière, de la popularité des transports en commun, de la culture, des schémas de déplacement ou du climat. Néanmoins, la grande majorité des pays les plus sûrs au monde ont mis sur pied des initiatives nationales visant des problèmes de sécurité routière qui sont très semblables.

Ces plans nationaux de sécurité routière, de même que le degré d'adhésion de la population à la gamme de stratégies qui les traduisent, doit aussi jouer un rôle important dans le fait que ces pays obtiennent systématiquement de meilleurs résultats que d'autres au chapitre de la sécurité routière.

Comme la plupart des autres pays développés, le Canada a radicalement amélioré son niveau de sécurité routière entre le début des années soixante-dix et la fin des années quatre-vingt dix. Et, même si sa progression et celle des autres pays les plus sûrs au monde ont connu un certain ralentissement au cours des dernières années, la population canadienne continue de se déplacer sur des routes qui deviennent de plus en plus sûres. Il y a vingt-cinq ans, le taux de mortalité routière (calculé en proportion de la population) était 30 pour cent plus élevé que le taux médian de mortalité dans les pays membres de l'Organisation de coopération et de développement économique (OCDE). Aujourd'hui, le taux canadien est légèrement plus avantageux que le taux médian de l'OCDE.

Les Canadiens sont parmi les gens les plus mobiles au monde : plus de sept citoyens en âge de conduire sur dix possèdent un véhicule et plus de huit personnes en âge de conduire sur dix sont titulaires d'un permis de conduire valide. Cette forte mobilité, combinée à l'étendue du territoire et à la très faible densité démographique, explique que le taux d'utilisation d'un véhicule personnel au Canada est l'un des plus élevé au monde.

Pour cette raison, le taux de décès par kilomètre parcouru semble être la mesure la plus juste et la plus valide pour comparer le niveau

Les facteurs démographiques ainsi que la volonté des pouvoirs publics d'accroître la sécurité routière sont les principaux déterminants du classement national.

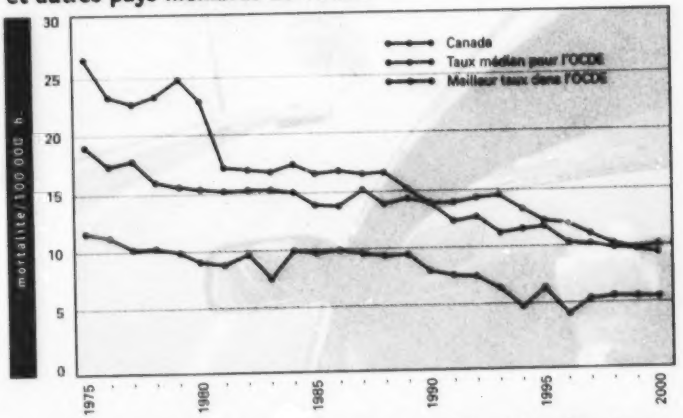
La plupart des pays jouissant d'une sécurité routière supérieure se sont fixés d'ambitieux objectifs à long terme pour orienter leurs efforts d'intervention.

Même si les progrès sont plus lents depuis quelques années, le Canada continue de se comparer avantageusement au reste du monde au chapitre de la sécurité routière.

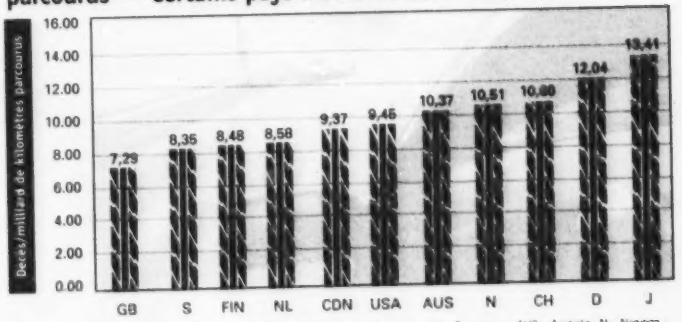
En 2000, le Canada se classait au cinquième rang des pays de l'OCDE ayant le taux de mortalité le plus bas.

de la sécurité routière au Canada avec celui que l'on observe dans les autres pays les plus sûrs au monde. En 2000, le Canada s'est classé cinquième parmi les pays de l'OCDE, avec un taux de mortalité de 9,37 par milliards de kilomètres parcourus. Il s'agit d'une nette amélioration par rapport à 1999, alors que le Canada occupait la septième place. Le milieu canadien de la sécurité routière est certainement sur la bonne voie, mais le pays de tête, la Grande-Bretagne, a encore un taux de mortalité qui est inférieur de 20 pour cent à celui du Canada. Il faudra donc faire des efforts soutenus pour promouvoir les stratégies existantes qui donnent de bons résultats et introduire de nouvelles mesures ciblées.

Taux de mortalité routière par 100 000 habitants — Canada et autres pays membres de l'OCDE



Nombre d'usagers de la route tués par milliard de kilomètres parcourus — Certains pays membres de l'OCDE, 2000



GB = Grande-Bretagne ; S = Suède ; FIN = Finlande ; NL = Pays-Bas ; CDN = Canada ; USA = États-Unis ; AUS = Australie ; N = Norvège ; CH = Suisse ; D = Allemagne ; J = Japon

LES OBSTACLES PERSISTANTS À LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le Canada, comme beaucoup de pays industrialisés, a réalisé des progrès fulgurants en matière de sécurité routière depuis trente ans. Ces progrès sont attribuables à des mesures qui visaient les problèmes les plus évidents : les décès causés par le non-emploi de la ceinture de sécurité et des dispositifs de retenue pour enfants, par la conduite en état d'ébriété et par d'autres facteurs de risque élevé comme l'excès de vitesse et la conduite agressive.

Malgré le succès de ces mesures, bon nombre des problèmes en cause au moment où le taux de mortalité routière du Canada était à son maximum, ou près de celui-ci, sont encore présents. Près de 90 pour cent des conducteurs et passagers utilisent les systèmes de retenue, mais près de 40 pour cent de ceux qui décèdent lors d'une collision sont encore détachés.

Une bonne partie de ces victimes étaient aussi en état d'ébriété, l'alcool étant cité comme facteur contributif pour le tiers des conducteurs tués.

L'excès de vitesse est encore invoqué comme facteur dans plus de 15 pour cent des collisions mortelles. Les collisions survenant à des croisements, qui mettent en cause un ensemble de facteurs - y compris le nombre croissant de conducteurs qui ne respectent pas les feux de circulation - causent 25 pour cent des mortalités routières. En outre, alors que la majorité des Canadiens vivent dans des agglomérations urbaines, environ la moitié des décès surviennent sur des routes rurales à chaussée unique. Beaucoup de ces facteurs, ainsi que la conception des routes, l'augmentation des limites de vitesse et le délai d'intervention des services d'urgence, contribuent à la gravité des collisions qui surviennent sur les routes rurales.

Les problèmes mentionnés sont les principales causes des plus de 2 900 décès attribuables à des collisions survenues sur les routes du Canada en 2000. Tant que tous les comportements routiers dangereux ne seront pas devenus inacceptables pour les Canadiens, il sera très difficile de progresser vers la réalisation des objectifs de la Vision sécurité routière 2010.

La conduite en état d'ébriété, le non-emploi des ceintures de sécurité et l'excès de vitesse – voilà encore les principaux facteurs de décès et de blessures sur nos routes.

VISION SECURITE ROUTIERE 2010

OBJECTIFS

ET PLAN D'ACTION

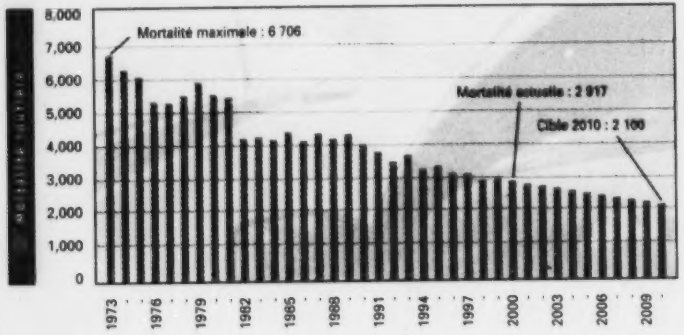
LES OBJECTIFS DU CANADA EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Fondée sur les défis que doit surmonter le milieu canadien de la sécurité routière, la Vision sécurité routière 2010 intègre le but et les stratégies du plan initial à un objectif national et à plusieurs sous-objectifs. La majorité des pays les plus sûrs au monde se sont fixé à long terme des cibles ambitieuses sur le plan de la sécurité routière. Les efforts déployés par le milieu canadien de la sécurité routière pour élaborer et appliquer des stratégies efficaces visent le même succès.

L'objectif national

L'objectif national est de réduire de 30 pour cent le nombre moyen d'usagers de la route tués ou gravement blessés pendant la période 2008-2010 (par rapport à la période 1996-2001).

En atteignant ou dépassant les objectifs de la Vision sécurité routière 2010, on sauverait environ 5 000 vies d'ici neuf ans



Les sous-objectifs

En plus d'une cible nationale générale, la Vision sécurité routière 2010 prévoit une série de cibles secondaires correspondant aux principaux problèmes de sécurité routière du Canada.

On a fixé les cibles secondaires suivantes : augmenter le port de la ceinture de sécurité et le bon usage des dispositifs de retenue pour enfants; réduire les décès et blessures dus au non-emploi des dispositifs de retenue, à la conduite en état d'ébriété, aux collisions attribuables à l'excès de vitesse et au non-respect des feux de circulation ainsi qu'à la conduite dangereuse; et diminuer les décès et blessures dus aux collisions survenant sur les routes rurales ou touchant des conducteurs ou des passagers mineurs, des usagers vulnérables et des transporteurs commerciaux.

En atteignant ou dépassant la cible nationale de la Vision, non seulement on améliorera considérablement la sûreté des routes, mais on épargnera des milliers de vies, on diminuera largement le nombre de collisions graves et on réduira considérablement les coûts sociaux enregistrés pendant la période d'application du plan.

LE PLAN D'ACTION DU CANADA

À l'automne 2001, le Conseil canadien des administrateurs en trans-

Alors que 90 % des usagers de la route portent régulièrement leur ceinture, près de 40 % des mortalités et près de 20 % des blessés graves n'utilisaient pas de dispositif de retenue.

OBJECTIFS ET PLAN D'ACTION

port motorisé a réagi aux objectifs fixés dans la Vision sécurité routière 2010, en confiant la charge de réaliser les différents sous-objectifs du plan à plusieurs de ses groupes de travail, qui sont composés d'intervenants du milieu canadien de la sécurité routière. Précisons qu'à cause du chevauchement de ces sous-objectifs, différents groupes de travail dirigent des activités appuyant plusieurs d'entre eux. Le tableau intitulé « Plans d'action de la Vision sécurité routière 2010 », ci-dessous, indique la composition de ces groupes de travail ainsi que les sous-objectifs qu'ils ont pris en charge.

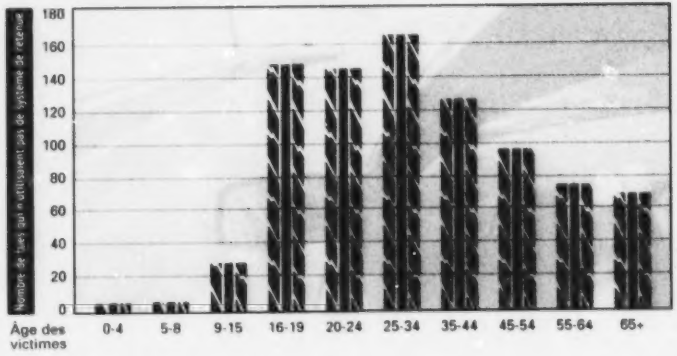
UTILISATION DES DISPOSITIFS DE RETENUE

En 2000, environ 850 conducteurs et passagers n'utilisant pas de dispositif de retenue ont été victimes d'une collision mortelle. Ces victimes n'auraient pas toutes survécu à la collision si elles avaient utilisé le dispositif, mais beaucoup l'aurait fait. Rappelons que, chez les victimes de collisions rurales mettant en cause un seul véhicule, plus de 40 pour cent des conducteurs tués qui étaient âgés de 16 à 44 ans ont été éjectés du véhicule. Ces pertes de vie auraient pu être évitées. On estime qu'en faisant passer le taux d'utilisation des dispositifs de retenue à 95 pour cent, on sauverait au moins 115 vies par an par rapport au niveau actuel.

Sous-objectif	PCPO[1]	SRCLT[2]	CR[3]	CSVR[4]	[5]
Port minimum de la ceinture de sécurité et bon usage des systèmes de retenue pour enfants par 95 % des occupants.	✓				
Baisse de 40 % du nombre de tués et de blessés graves ne portant pas la ceinture de sécurité.	✓				
Baisse de 40 % du nombre d'usagers de la route tués et gravement blessés sur les routes rurales.	✓	✓			
Baisse de 40 % du pourcentage d'usagers de la route tués ou gravement blessés dans des collisions impliquant l'alcool.		✓			
Baisse de 20% dans le nombre d'usagers de la route tués et gravement blessés dans des collisions impliquant des conducteurs à risque.			✓		
Baisse de 20 % dans le nombre de jeunes conducteurs ou jeunes passagers (16 à 19 ans) tués ou gravement blessés dans des collisions de la route.			✓		
Baisse de 20 % dans le nombre d'usagers de la route tués ou gravement blessés à cause de l'excès de vitesse ou du non-respect des intersections.				✓	
Baisse de 30 % dans le nombre d'usagers vulnérables (piétons, motocyclistes, cyclistes) tués ou gravement blessés.				✓	
Baisse de 20 % dans le nombre d'usagers de la route tués ou gravement blessés dans des collisions impliquant un véhicule commercial.					✓

1 Groupe de travail sur le Programme canadien de protection des occupants 2 Groupe de travail sur la stratégie visant à réduire la conduite en état d'ébriété 3 Groupe de travail sur les conducteurs à risque 4 Groupe de travail sur la sécurité en matière de vitesse et d'intersections 5 Comité permanent sur la conformité et la réglementation

Les enfants ne sont pas les premières victimes du non-emploi des systèmes de retenues



Les principales mesures récemment adoptées ou envisagées par le Groupe de travail sur le Programme canadien de protection des occupants (PCPO) sont les suivantes :

- élaboration d'une analyse de rentabilisation visant l'adoption de mesures pour faire passer le taux d'utilisation des dispositifs de retenue à 95 pour cent ;
- élaboration d'un plan de marketing pour une campagne nationale de sensibilisation au port de la ceinture de sécurité et à l'utilisation des sièges de sécurité pour enfants ;
- réalisation d'une campagne de sensibilisation à l'emploi des sièges d'appoint pour les enfants qui sont trop grands pour utiliser les sièges de sécurité pour enfant, mais trop petits pour utiliser uniquement la ceinture de sécurité ; et veiller à ce que les enfants de moins de 13 ans voyagent sur le siège arrière ;
- distribution de documents éducatifs améliorés visant des groupes cibles particuliers comme les policiers, les partenaires de sécurité routière, la population en général, le système judiciaire et les conducteurs ;
- élimination de toute exemption à l'obligation de porter la ceinture de sécurité, mise en place d'un système de points de démérite pour les contrevenants et augmentation des amendes ;
- concentration des mesures d'éducation et de mise en application dans les localités rurales à risque élevé (selon les statistiques sur les collisions) ;
- élaboration d'un programme national de formation sur le bon usage des sièges de sécurité pour enfants ;
- création d'une trousse nationale normalisée que pourront utiliser toutes les compétences pour mettre sur pied des programmes locaux d'évaluation du port de la ceinture de sécurité ;
- élaboration d'une enquête sur le port de la ceinture de sécurité en milieu rural, qui compléterait l'enquête annuelle que mène déjà Transports Canada dans les régions à prédominance urbaine ;
- élaborer une stratégie de promotion du port de la ceinture de sécurité dans les régions rurales basée sur les résultats de l'enquête mentionnée, qui évaluerait les facteurs associés au taux systématiquement faible de port de la ceinture au sein de la population rurale.

LA CONDUITE EN ÉTAT D'ÉBRIÉTÉ

Aujourd'hui, la conduite en état d'ébriété n'est plus acceptable socialement. Cependant, malgré les changements d'attitude, surtout chez les jeunes, l'alcool était encore en cause dans environ mille collisions mortelles l'an dernier.

Le Groupe de travail sur la Stratégie visant à réduire la conduite en état d'ébriété (SRCEE 2010) prévoit cibler quatre groupes dans ses interventions : les récidivistes, les jeunes et les nouveaux conducteurs, les buveurs sociaux et les conducteurs qui en sont à leur première infraction.

Voici les activités d'éducation et de sensibilisation que l'on envisage pour atteindre l'objectif de la SRCEE 2010 :

Environ 70 % des conducteurs tués au volant avaient un taux d'alcoolémie plus de deux fois supérieur à la limite légale.

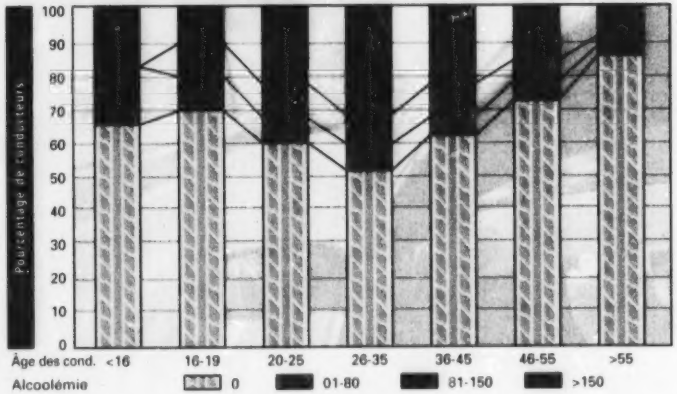
OBJECTIFS ET PLAN D'ACTION

- sensibiliser les corps policiers, les ministères de la justice et l'appareil judiciaire à la nature et à la gestion de la conduite en état d'ébriété et aux conséquences de ce comportement ;
- cerner les coûts entraînés par la conduite en état d'ébriété ;
- entreprendre des campagnes très publicisées de mise en application et de sensibilisation pendant les saisons de pointe ;
- élaborer des campagnes spéciales visant les publics cibles ;
- implanter et administrer de façon continue des programmes scolaires visant les élèves de la maternelle à la douzième année, assortis de messages ciblés ;
- élaborer un plan de communication dont la coordination serait centralisée, pour encadrer l'élaboration et la diffusion du contenu des programmes.

Le Groupe de travail sur la SRCEE 2010 a aussi formulé plusieurs recommandations importantes concernant le rôle des corps policiers dans la lutte contre la conduite en état d'ébriété :

- donner à davantage de policiers la formation nécessaire pour qu'ils deviennent des experts en reconnaissance des drogues, capables de donner de la formation eux-mêmes et d'utiliser plus fréquemment les alcootests ;
- rationaliser les procédures de traitement des conducteurs en état d'ébriété ;
- encourager les agents à porter des accusations de conduite en état d'ébriété en vertu du code criminel plutôt que d'imposer une suspension de courte durée ;
- encourager l'usage des détecteurs passifs pour aider à détecter les conducteurs en état d'ébriété ;
- s'associer aux corps policiers pour réaliser une campagne de mise en application et de sensibilisation visant les personnes qui conduisent en état d'ébriété et les récidivistes ;
- faire pression sur les gouvernements pour qu'ils accroissent les ressources policières, afin que les conducteurs craignent davantage d'être appréhendés pour conduite en état d'ébriété.

L'alcool est l'un des principaux facteurs contributifs dans les collisions mortelles pour tous les groupes d'âge



Parmi les orientations et mesures législatives en vigueur dans certains territoires et dont on recommande l'application généralisée, mentionnons les suivantes :

• enregistrer et repérer les suspensions de permis administratives dans le dossier de conduite ;

• établir le refus de passer un alcootest comme un acte criminel ;

• imposer des sanctions croissantes en fonction de l'alcoolémie, dans le cadre de la réglementation provinciale ;

• faire passer à dix ans le délai de suivi des sanctions de conduite en état d'ébriété ;

• imposer des seuils d'alcoolémie inférieurs aux conducteurs qui ont été condamnés pour conduite en état d'ébriété ;

• intégrer l'utilisation d'innovations technologiques comme le dispositif de coupure de l'allumage, avec inspection périodique, au programme de rétablissement du permis ;

• imposer une suspension administrative du permis pendant 90 jours aux conducteurs dont l'alcoolémie dépasse 80 mg % ou qui refusent de subir l'alcootest ou l'éthylotest ;

• appliquer des sanctions visant le véhicule, comme la saisie ;

• éliminer l'exemption de suspension pour le travail ;

• imposer une suspension de permis minimum d'un, trois et cinq ans pour les première, deuxième et troisième condamnation pour conduite en état d'ébriété, avec un cumul de dix ans ;

• imposer un programme de formation des serveurs comme condition pour obtenir et conserver un permis d'alcool ;

• imposer une évaluation et un programme de réhabilitation obligatoires à tous les conducteurs condamnés pour conduite en état d'ébriété, avec le suivi nécessaire.

Le Groupe de travail sur la SRCEE 2010 prévoit aussi :

• établir des liens plus étroits avec les milieux de la médecine, de la prévention des collisions, de la police et des tribunaux pour faciliter la recherche, élaborer des stratégies et aider les pouvoirs publics à appliquer des éléments choisis de la SRCEE 2010 ;

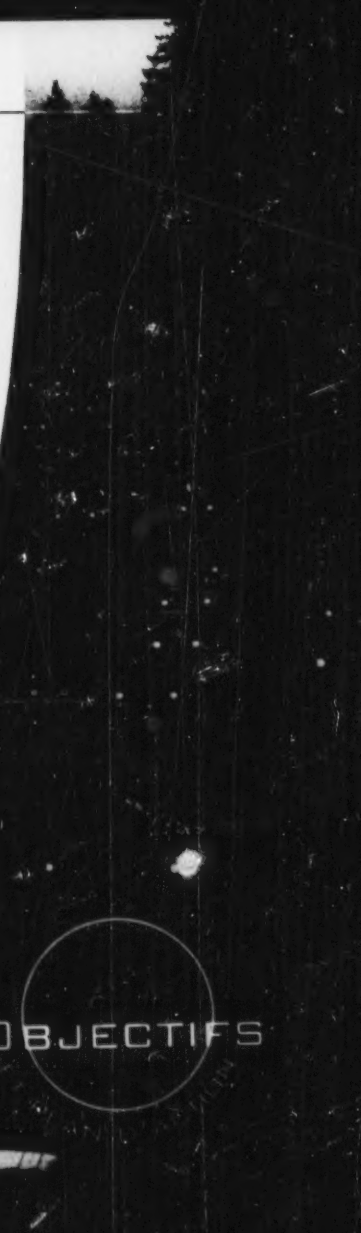
• réaliser des recherches et faire des enquêtes routières de nuit pour déterminer dans quelle mesure la conduite après consommation de drogue est répandue ;

• et étudier d'autres causes de l'affaiblissement des facultés, comme la distraction et la fatigue.

CONDUITE DANGEREUSE

Le milieu canadien de la sécurité routière administre des interventions ciblées visant les usagers de la route qui ont des comportements dangereux. Ce segment de la société a des habitudes de conduite que les groupes de travail tentent de modifier : refus de boucler la ceinture de sécurité, conduite en état d'ébriété, excès de vitesse et non-respect des feux de circulation et signaux d'arrêt.

Le Groupe de travail sur les conducteurs à risque prévoit utiliser le modèle APPLE (Analysis, Product, Promotion, Legislation and Enforcement, c'est à dire « analyse, produit, promotion, législation et exécution ») pour limiter la conduite dangereuse dans ce segment de la population particulièrement réfractaire.



Même si les régimes d'octroi de permis par étapes progressives ont été efficaces, les jeunes conducteurs ont encore les plus hauts taux de mortalité.

OBJECTIFS

Parmi les mesures et stratégies en voie d'élaboration ou proposées pour atteindre les objectifs, mentionnons les suivantes :

Analyse :

- cibler trois groupes à risque élevé : les jeunes conducteurs (moins de 25 ans), les gros buveurs (alcoolémie de 160 mg % et plus ou récidivistes) et les conducteurs impliqués dans trois collisions ou trois contraventions depuis deux ans ;
- élaborer une méthode commune permettant à tous les pouvoirs publics du pays de déterminer la taille de leur bassin de conducteurs à risque élevé et le nombre de mises en cause dans une collision ;
- échanger les dossiers de contravention et de collision entre les provinces et territoires.

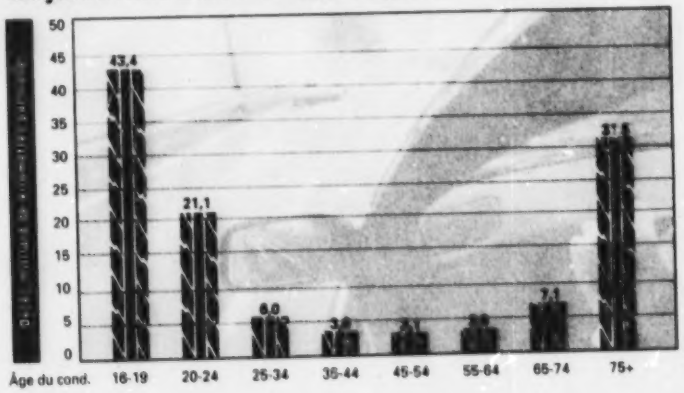
Produit :

- changer le comportement par l'entremise de mesures de promotion, de réglementation et de mise en application ;
- élaborer des programmes de perfectionnement des conducteurs.

Promotion :

- diffuser de l'information sur les règlements visant les conducteurs à risque élevé ;
- publiciser les opérations de mise en application pour augmenter la perception du risque d'appréhension ;
- créer des messages ciblés et trouver des réseaux et canaux de diffusion pour chacun des groupes cibles.

Les jeunes et les aînés sont les plus exposés aux collisions mortelles



Réglementation :

- minimiser les délais de poursuite et éliminer les échappatoires qui permettent aux conducteurs accusés d'obtenir un acquittement ;
- augmenter la sévérité des sanctions pour qu'elles aient un effet vraiment dissuasif sur les récidivistes ;
- pour les jeunes conducteurs, créer ou resserrer les systèmes d'octroi de permis par étapes progressives, incluant la tolérance zéro en matière d'alcoolémie et un seuil de révocation du permis plus bas ; mettre en place ou resserrer le test final, en fonction de la détection de comportements et de situations dangereux ; augmenter la durée des suspensions imposées aux récidivistes ; refuser d'octroyer tout permis limité, temporaire ou justifié par le travail aux conducteurs suspendus dans le cadre d'un tel système ; et encourager les conducteurs participant au programme et qui font l'objet

d'une première suspension à s'inscrire à des séances de sensibilisation de groupe ;

• pour les gros buveurs, augmenter le niveau de dépistage en améliorant la formation des policiers et le nombre d'interventions ; imposer la pose d'un coupeur d'allumage basé sur l'alcoolémie après une période de suspension minimum ; imposer une évaluation à tous les conducteurs dont l'alcoolémie est d'au moins 160 mg % et aux récidivistes et ne rendre le permis qu'à ceux dont l'évaluation est satisfaisante ; recenser toutes les suspensions de courte durée reliées à la conduite en état d'ébriété ; envisager l'adoption d'une loi autorisant l'imposition de l'alcootest à tous les conducteurs interceptés à un barrage routier annoncé publiquement ; et imposer ensuite un permis conditionnel (alcoolémie zéro) d'au moins deux ans aux contrevenants ;

• pour les conducteurs impliqués dans trois incidents distincts, modifier le système de points de démérite actuel en imposant des programmes de perfectionnement des conducteurs liés à la fois aux contraventions et aux collisions ; imposer des sanctions plus sévères pour un deuxième ou troisième incident ; imposer ces sanctions plus tôt ; et imposer ensuite un permis conditionnel (alcoolémie zéro + un incident maximum) d'au moins deux ans aux contrevenants ;

• pour les trois groupes cibles, assortir la suspension du permis d'une saisie du véhicule.

Exécution :

• publiciser les opérations de mise en application (p. ex. : les contrôles sélectifs des automobilistes) ;

• élaborer des stratégies pour informer l'appareil judiciaire et les officiers supérieurs de la police ;

• augmenter considérablement le niveau de détection, par des moyens classiques ou automatisés.

Gestion de la sécurité en matière de vitesse et d'intersections

Même si les problèmes de sécurité concernant la vitesse et les intersections sont souvent éclipsés par les questions du port de la ceinture de sécurité et de la conduite en état d'ébriété, les policiers citent souvent ces deux problèmes comme des facteurs importants de mortalité.

Le Groupe de travail sur la gestion de la sécurité en matière de vitesse et d'intersections (GSVI) a proposé quatre stratégies de base concernant la gestion de la sécurité en matière de vitesse et d'intersections. Pour atteindre les objectifs fixés, ces stratégies visent respectivement l'éducation et la sensibilisation ; la recherche ; les infrastrucures et normes relatives à la construction des routes ; et la mise en application. Il s'agit des stratégies suivantes :

• augmenter la connaissance et la compréhension des usagers de la route au sujet des risques et des conséquences de l'excès de vitesse et du non-respect de la signalisation ;

• sensibiliser le public aux risques d'arrestation qu'entraînent ces comportements dangereux ;

• élaborer des messages clés pour les usagers de la route ;

• élaborer des pratiques exem-

Et les transporteurs commerciaux et les autres automobilistes bénéficieraient de mesures visant à rendre plus sûr les véhicules lourds.

OBJECTIFS

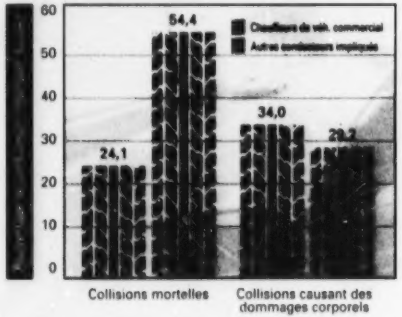
plaires en matière de programmes, notamment en ce qui concerne la sensibilisation et la mise en application ;

- mener des recherches pour mieux comprendre ce qui motive la conduite dangereuse ;
- conclure des ententes entre les intervenants en sécurité routière pour adopter une approche concertée en matière de recherche sur des sujets d'intérêt mutuel et maximiser l'utilisation de fonds de recherche limités ;
- appuyer l'élaboration de normes nationales concernant la vitesse limite imposée sur différents types de voies de circulation ;
- appuyer l'élaboration d'un processus national pour la collecte de données sur les collisions ;
- appuyer l'élaboration de normes concernant l'amélioration des infrastructures routières qui contribueraient à réduire le nombre de collisions ;
- faire un usage optimal des ressources de mise en application ;
- coordonner les activités de mise en application avec les campagnes d'éducation et de sensibiliser les conducteurs et les usagers de route vulnérables.

SÉCURITÉ DU TRANSPORT ROUTIER

Les véhicules commerciaux roulent beaucoup plus que le véhicule moyen. Rappelons que le véhicule léger moyen a parcouru 16 500 kilomètres en 2000, alors que les véhicules dont le poids nominal brut est d'au moins 15 tonnes ont parcouru en moyenne 76 000 kilomètres.

Plus de la moitié des conducteurs impliqués dans une collision mortelle avec un véhicule commercial ont été accusés d'une infraction au code de la route



Collectivement, les transporteurs commerciaux sont des usagers de la route relativement prudents. Quand ils sont impliqués dans une collision mortelle, selon les statistiques, ce sont les conducteurs des autres véhicules impliqués qui commettent la majorité des infractions. Malheureusement, dans les collisions causant des dommages corporels, les infractions sont commises au tiers par le conducteur de l'autre véhicule. Quel que soit le responsable de la collision, les véhicules de transport commercial sont énormes et, quand ils sont impliqués dans une collision, les conséquences en sont souvent graves. Et les transporteurs commerciaux et les autres automobilistes bénéficieraient de mesures visant à rendre plus sûr les véhicules lourds.

Le Groupe de travail sur la conformité et les affaires réglementaires reconnaît qu'en rendant le transport commercial encore plus sûr, on contribuerait beaucoup à l'atteinte des objectifs de la Vision sécurité routière 2010.

Voici les mesures que l'on a élaborées ou mises en oeuvre récemment dans le cadre du Code national de sécurité, série de quinze normes régissant l'exploitation des véhicules commerciaux :

• un régime révisé concernant les heures de travail des chauffeurs commerciaux ;

• un système de classement des transporteurs commerciaux en fonction de la sécurité, qui cote les transporteurs, dépiste les chauffeurs imprudents et établit des mécanismes pour interdire la route à ces derniers ;

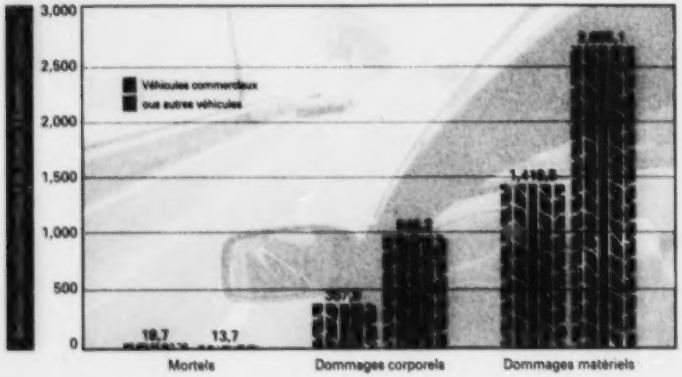
• une norme nord-américaine en matière d'arrimage de la charge, mise en oeuvre en collaboration avec les États-Unis ;

• un programme de contrôles routiers et de formation des inspecteurs routiers, qui fixe des règles et protocoles de mise en application nationaux visant à améliorer la condition mécanique des véhicules commerciaux ;

• un programme amélioré d'administration des permis de conduite de véhicules commerciaux améliorant la disponibilité, l'accessibilité et l'uniformité des renseignements concernant le rendement des conducteurs ;

• une norme d'inspection de voyage inscrite au Code national de sécurité visant à rationaliser l'obligation pour les chauffeurs d'inspecter leur véhicule une fois par jour.

Taux de collisions par milliard de kilomètres parcourus - Véhicules commerciaux contre tous autres véhicules, 1999



Le Groupe de travail sur la conformité et les affaires réglementaires du CCATM a récemment proposé ou étudie les mesures suivantes, pour lesquelles on est en train d'élaborer des stratégies :

• une campagne nationale d'éducation, de publicité et de mise en application visant à rendre plus sûres les interactions entre les véhicules commerciaux et les autres usagers de la route ;

• des protocoles améliorés (plus complets et plus modernes) de saisie et de déclaration des données relatives aux véhicules commerciaux ;

• un protocole rendant les expéditeurs et les transporteurs solidairement responsables des infractions relatives à la surcharge et aux heures de travail ;

• une infrastructure nationale pour les permis commerciaux, afin de garantir la compétence des chauffeurs ;

• un programme de gestion de la fatigue qui facilite la compréhension et la mise en application des règles ;

• un programme de promotion de l'excellence des transporteurs, afin de reconnaître et de récompenser les transporteurs qui ont un rendement exemplaire en matière de sécurité.

Les véhicules commerciaux sont impliqués dans plus de collisions mortelles, mais moins de collisions causant des blessures ou des dommages matériels, par kilomètre parcouru, que le reste du parc automobile.

OBJECTIFS ET PLAN D'ACTION

PRINCIPAUX PARTENAIRES EN SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Les efforts parallèles menés au Canada par d'autres intervenants particulièrement intéressés à la sécurité routière contribuent aussi à la réalisation des objectifs de la Vision. Les milieux de la mise en application ont adopté des mesures très dynamiques pour atteindre les objectifs.

La Gendarmerie royale du Canada et différents corps policiers provinciaux et municipaux ont intégré les objectifs de la Vision sécurité routière 2010 dans leurs plans d'activités et élaborent activement des stratégies de mise en application. Elles réaffectent leurs ressources et établissent des plans de mesure du rendement pour les atteindre.

Dans l'avenir, on devra aussi faire des efforts pour associer d'autres intervenants clés aux activités qui s'inscrivent dans les objectifs de la Vision, notamment les municipalités, le monde de la santé et les organisations non gouvernementales.

DES VÉHICULES PLUS SÛRS

Quoique la plupart des mesures visent les usagers de la route, on fait aussi des efforts considérables pour rendre les véhicules et les routes plus sûrs. Les démarches actuelles de Transports

Canada pour améliorer ou compléter la réglementation sur la sécurité des véhicules automobiles mettent surtout l'accent sur la protection contre les impacts frontaux et latéraux, la protection contre l'encastrement à l'arrière des remorques commerciales, les nouvelles exigences concernant l'ancrage des sièges pour enfant et la protection des passagers dans les autobus et autocars. Un de ces règlements revêt une importance particulière. Il s'agit d'un nouveau règlement sur la protection contre les impacts latéraux, qui devrait réduire de 30 pour cent les décès dus à ce type de collisions. Il permettrait de sauver de nombreuses vies et d'éviter de nombreuses blessures graves chaque année, étant donné que plus de 25 pour cent des mortalités sont dues à des collisions latérales.

Des progrès techniques qui rendent les véhicules plus sûrs à conduire et qui aident les automobilistes à éviter les collisions commencent aussi à arriver sur le marché. Les « systèmes de transport intelligents », qui corrigent la direction, l'alimentation et le freinage, pour compenser les erreurs ou l'inaction du conducteur, sont maintenant une réalité. Des systèmes de pointe comme le régulateur de vitesse adaptatif, le dispositif de contrôle de la stabilité et le dispositif de vision nocturne sont déjà offerts dans certains nouveaux modèles. Les nouveautés à venir pourraient inclure des dispositifs d'avertissement et de correction en cas de changement de voie involontaire et des systèmes anticollision. Tous ces appareils devraient contribuer à réduire le nombre de collisions routières dans l'avenir.

OBJECTIFS ET PLAN D'ACTION

DES ROUTES PLUS SÛRES

Les efforts de coordination déployés par le Comité de la sécurité routière de l'Association des transports du Canada ont débouché récemment sur la publication de plusieurs manuels de technique routière qui guident les gouvernements et les collectivités en matière de construction de routes. Parmi les ouvrages notables, mentionnons les suivants : un manuel recensant des pratiques exemplaires touchant les avertisseurs sonores d'accotement et de ligne médiane ; un guide sur le resurfaçage, la réhabilitation, la restauration et la reconstruction des routes au Canada ; un guide canadien de vérification de la sécurité des routes ; et un manuel sur l'éclairage des intersections rurales isolées.

On mène actuellement plusieurs études de technique routière pour appuyer les objectifs de la Vision :

- rédaction d'un manuel de référence pour les spécialistes du transport dans lequel on résumera les mesures de sécurité concernant le contrôle des intersections, la conception et le fonctionnement des feux de circulation, la signalisation verticale et horizontale, ainsi que des renseignements sur la mise en application et sur la sécurité des piétons et des cyclistes ;
- élaboration, pour diffusion dans le site de la Sécurité routière de Transports Canada, d'une page Web intitulée « Sachez lire la route », qui renseignera la population sur la signalisation routière et sur les rapports avec les usagers de la route vulnérables ;
- et rédaction d'un manuel exposant les pratiques et solutions techniques recommandées pour limiter le non-respect des feux rouges.

LA PROCHAINE DÉCENNIE

Les intervenants du milieu canadien de la sécurité routière font face à un défi considérable pour atteindre les objectifs prévus dans la Vision sécurité routière 2010. Malgré que les collisions mortelles aient diminuées de plus de 20 pour cent depuis dix ans, le Canada se trouve aujourd'hui dans une position semblable à celle des autres pays développés, avec un certain plafonnement du rythme d'amélioration de la sécurité routière, après presque trois décennies de progrès continus.

Le milieu canadien de la sécurité routière s'est montré à la hauteur de la situation. Des groupes de travail composés de spécialistes en sécurité routière des gouvernements, de l'industrie et d'organismes non gouvernementaux prennent des mesures pour mieux comprendre les obstacles que l'on doit surmonter et ils élaborent les interventions voulues pour atteindre les objectifs prévus dans la Vision sécurité routière 2010.

Maintenant, la population canadienne doit aussi faire sa part. Le coût de la complaisance est trop élevé : plus de 2 900 usagers de la route ont perdu la vie et plus de 227 000 ont été blessés dans des collisions en 2000. Pour réduire cette hécatombe et pour atteindre les objectifs prévus dans la Vision sécurité routière 2010, les Canadiens doivent adhérer aux nouvelles mesures et faire des efforts concertés pour respecter les règles de sécurité routière.

POUR COMMUNIQUER AVEC LES REPRÉSENTANTS DU CCATM, VEUILLEZ VOUS ADRESSER AUX SERVICES SUIVANTS :

ALBERTA
Driver Safety, Research and Traffic Safety Initiatives • Alberta Infrastructure
No de téléphone : (403) 427-8901

COLOMBIE-BRITANNIQUE
Traffic Safety Programs • Insurance Corporation of British Columbia
No de téléphone : (866) 661-6651

MANITOBA
Permis et immatriculations • Ministère des Transports et des Services gouvernementaux
No de téléphone : (204) 945-8194

NOUVEAU-BRUNSWICK
Gestion des véhicules à moteur • Ministère de la Sécurité publique
No de téléphone : (506) 453-2407

TERRE-NEUVE ET LABRADOR
Highway Safety Programs • Department of Government Services and Land
No de téléphone : (709) 729-2502

TERRITOIRES DU NORD-OUEST
Road Licensing and Safety • Department of Transportation • No de téléphone : (867) 873-7406

NOUVELLE-ÉCOSSE
Road Safety Programs • Service Nova Scotia and Municipal Relations
No de téléphone : (902) 424-3323

NUNAVUT
Community Government and Transportation • No de téléphone : (867) 360-4614

ONTARIO
Direction de la sécurité des usagers de la route • Ministère des Transports
No de téléphone : (416) 235-4050

ÎLE-DU-PRINCE-ÉDOUARD
Highway Safety Operations • Department of Transportation and Public Works
No de téléphone : (902) 368-5211

QUÉBEC
Vice-présidence à la sécurité routière • Société de l'assurance automobile du Québec
No de téléphone : (418) 528-3600

SASKATCHEWAN
Traffic Safety Program Evaluation • Saskatchewan Government Insurance
No de téléphone : (306) 775-6182

YUKON
Research and Regulatory Projects • Department of Community and Transportation Services
No de téléphone : (867) 667-5756

TRANSPORTS CANADA
Direction des programmes de sécurité routière • Sécurité routière et réglementation automobile
No de téléphone : (613) 998-1991

CONSEIL CANADIEN DES ADMINISTRATEURS EN TRANSPORT MOTORISÉ
2323, boulevard Saint-Laurent, Ottawa, ON • No de téléphone : (613) 736-1003

Le contenu de cette publication peut être reproduit sans autorisation expresse pourvu qu'il soit fait mention de la source.
©Travaux publics et Services gouvernementaux, 2002
Publié en juin 2002
ISBN 0-662-87199-5 • N° de catalogue : T45-1/2001-1F • TP 13347 F

Graphic design by Solidsteps Inc.